

第3回志賀町地域公共交通活性化協議会
議事録

1. 日 時：平成30年3月29日（木） 10：00～11：45

2. 会 場：志賀町役場 1階 大会議室

3. 出席者名簿

区 分	氏 名	現 在 職 名	備 考
1号委員	庄田 義則	志賀町副町長	副会長
2号委員	稲岡 健太郎	志賀町議会 副議長	
	櫻井 俊一	志賀町議会 総務産業建設常任委員長	
3号委員	仙崎 登喜夫	志賀町区長会 会長	
	松村 和子	志賀町民生児童委員	
	南 進	志賀町老人クラブ連合会 会長	欠席
	干場 昌明	志賀町老人クラブ連合会 副会長	
4号委員	松田 隆一	北鉄能登バス(株) 取締役支配人	
5号委員	酒谷 正人	(株)高浜タクシー 代表取締役	
	戸坂 忠寸計	(有)能登金剛交通 代表取締役	
6号委員	畑山 修	北陸信越運輸局 石川運輸支局 首席運輸企画専門官	
7号委員	今村 友紀枝	石川県企画振興部新幹線・交通対策監室 交通政策課 主幹	
8号委員	野崎 寛成	石川県羽咋警察署 交通課長	代理
9号委員	梨村 要一	石川県中能登土木総合事務所 羽咋土木事務所 維持管理課長	
	関田 勝行	志賀町 まち整備課長	
10号委員	高山 純一	学識経験者（金沢大学教授）	会長
	中川 大	学識経験者（富山大学副学長）	
	池田 隆盛	志賀中学校長	欠席
	中田 明	志賀町商工会 事務局長	欠席
	大正路 哲郎	富来商工会 事務局長	
	川畑 智	志賀町 健康福祉課長	
	浜村 大	志賀町 商工観光課長 (志賀町観光協会事務局長兼務)	
	山本 政人	志賀町 学校教育課長	

事務局	出崎 茂男	志賀町 企画財政課ふるさと創生室長	事務局長
	瀧川 哲也	志賀町 企画財政課ふるさと創生室 次長	事務局員
	山口 宗浩	志賀町 企画財政課ふるさと創生室 主査	事務局員
	北川 真理	計画情報研究所 主任研究員	
	千徳 信好	計画情報研究所 研究員	

4. 協議会次第

1 開会

2 挨拶

3 議事（資料1）

（1） 本日の検討内容とスケジュール

（資料 I. 本日の検討内容とスケジュール）

（2） 地域公共交通の課題・基本理念・基本方針（振り返り）

（資料 II. 地域公共交通の課題・基本理念・基本方針（振り返り））

（3） 各公共交通の位置付けの整理と今後の方向性

（資料 III. 各公共交通の位置付けの整理と今後の方向性）

（4） コミュニティバスの基本方針

（資料 IV. コミュニティバスの基本方針）

（5） コミュニティバス各路線の改編イメージ検討

（資料 V. コミュニティバス各路線の改編イメージ検討）

（6） 志賀町地域公共交通活性化協議会委員の追加について

4 その他

平成30年度第1回志賀町地域公共交通活性化協議会について

5 閉会

5. 議事内容

1. 開会

2. 挨拶

(高山会長)

おはようございます。

前回の協議会では様々なご意見を頂戴した。今回は第3回目ということで、それらの意見に対する対応と、そして本日最も議論していただきたいこととして、コミュニティバスの再編、あるいは新たに計画する上での基本方針案を事務局より提示するので、それらについて、できれば本日の協議会で決定したいと考えている。その基本方針案を決めた上で、個々の路線の改編についての事務局案にご意見を頂戴できればと思う。

私も石川県内の様々な自治体の地域公共交通会議、活性化協議会等に参画している。珠洲市、中能登町、穴水町、今回の志賀町、津幡町、金沢市、能美市、小松市。最近では能美市が来年度に新たな取り組みを実施しようと計画している。

志賀町も私が見る限り、非常に恵まれたコミュニティバスの運行になっているかと思う。それでも1日に3便から5便という本数であるので、2、3時間に一本くらいの運行本数となるだろうか。シビルミニマムとしては1日に2、3本あればそれで十分だという考え方もあるが、利用者にとっては用事を終えてから1、2時間待つとなると、非常に不便な面もある。そのような観点から、能美市では「お帰りタクシー券」をバス定期券にセットしたいということで、来年度に新たな社会実験を行うことになっている。これは恐らくタウンミーティングや自治体からの要望を踏まえた上で出てきたアイデアだと思われる。今回この協議会で委員の皆様から様々なご意見を頂戴したいと思うが、是非この協議会だけで閉じるのではなく、様々な団体の方が集まっているので、地元に戻ってから、「協議会でこのような検討をしているが、もっとよいアイデアはないか」ということも含めて、様々な意見を徴収してもらえれば非常にありがたいと考えている。どうかよろしくお願い致します。

3. 議事

(1) 本日の検討内容とスケジュール

<事務局より説明>

(資料1 I. 本日の検討内容とスケジュール)

(高山会長)

本日の検討内容とスケジュールについて、意見、質問等を頂きたい。

特に意見等がないようであるため、今説明した内容で、本日の協議会を進めさせて頂く。

(2) 地域公共交通の課題・基本理念・基本方針(振り返り)

<事務局より説明>

(資料 II. 地域公共交通の課題・基本理念・基本方針(振り返り))

(3) 各公共交通の位置付けの整理と今後の方向性

<事務局より説明>

(資料 Ⅲ. 各公共交通の位置付けの整理と今後の方向性)

(高山会長)

今、地域公共交通の課題、基本理念、基本方針の振り返り、並びに各公共交通の位置付けを整理し、今後の方向性を示した。質問、意見等があればお願いしたい。

基本方針に基づき、それぞれの公共交通がどういう状況にあるのかという現状を分析すると同時に、アンケート調査、あるいは施設等へのヒアリングを通じて、今後どうあるべきかという方向性も示している。特に路線バスのうち、志加浦線と加茂循環線が平成31年度末に廃止が予定されている。また、1便当たりの利用者が一人に満たないような路線については現行の運行方法を見直し、予約制のりあい交通の運行に変えてみたいという方針がある。そのようなことも含めて、質問、意見等があればお願いしたい。

(仙崎委員)

年間の運行便数のうち、半数以上の便で利用者が一人も乗車していない場合、他の地域ではタクシー券を出しているところもある。また人口減少に伴い、現在の利用者数もさらに減少していくと思われるので、その状況に応じて便数を減らすなどし、運行経費削減を図ることも必要ではないかと思う。

(松村委員)

アメリカでは登録制で、学生などが運転する車にタクシーよりも割安で乗ることができるシステムがある。近い将来、このようなシステムが実現するかもしれないので、平成31年の予約制のりあい交通の運行実験を楽しみにしたいと思う。

(高山会長)

日本では一般人が有償で客を乗せて運行することはまだ正式に認められておらず、特区での社会実験を行っているという状況である。また、外国人が勝手にそのような運行を行っているケースもあると聞く。畑山委員に、今の国としての考え方を説明してもらいたい。

(畑山委員)

まず安全性が最も大切であり、安全性を確保しながら制度として取り入れていくということで、まずは特区の状態を見ながら進んでいくと思われる。また、観光地では外国人による白タクのような形態で運行しているグループもあるが、それらに対してもしっかり対処していく必要があると考えている。

(高山会長)

現状では今すぐに導入するというものではないが、志賀町でも将来的にそのような仕組みが入ってくるということはあると思われる。

(中川委員)

旧来型のシステムに加えて様々なシステムが出てくることは確かだと思う。地方の状況というものはなかなか中央に伝わりにくい部分もあり、実際に家族や知り合いによる送迎が主流になってきている状況であるので、家族や知り合いの送迎よりも安全性の高いシステムができてくれば、より安全なシステムを取り入れるということも当然考えられる。

ただ、それらとは別に公共交通としてのバス路線はしっかり守っていく必要があると思っているので、本日のこのバス路線改編に関する議論には大変期待しているし、ここに掲げられている方向性や基本理念も大変よい方向に向いていると思っている。

(干場委員)

増穂線について、2月13日に富来地域のコミュニティバスを利用している方々の意見を事務局の人達とともに聞いたが、利用者は非常に上手く利用している。増穂線は高爪山を出て富来病院に向かう。その際に領家や地頭町の住民のような途中乗車する人は、地頭町の銀行を利用した後にバスに乗ってアスクやAコープまで移動する。また、領家町の八幡に近い地域の住民は富来病院にちょうどよい時間に行く便があり、その便を利用しているとのこと。また、とき地域福祉センター等の温泉施設が休みの日はバスが運休してもよいという意見も出ており、このような意見も是非聞いてもらいたいという旨は事務局に伝えた。住民もバスの利用が少ないという認識はあるものの、増穂線は乗る時は乗るが、乗らない時は乗らないという極端な路線であるということも考える必要があるのではないかと思われる。

(松田委員)

現在志賀町を運行している志加浦線と加茂循環線の廃止について言及されているが、これに関しては運転手の不足ということも理由としては一部あるが、それ以外の町外に運行している幹線については富来線で1日15往復、高浜線で7往復と、町の規模に対して比較的多い運行本数になっている。従って、JRを利用する際や、七尾、羽咋への移動の際には是非ともバスを利用し、路線を守っていただきたいと思う。乗車人数が減少してくると、また運行本数を減少させるという話にもなるので、是非ともコミュニティバス、路線バスを利用して頂きたいと思う。

(4) コミュニティバスの基本方針

<事務局より説明>

(資料 IV. コミュニティバスの基本方針)

(高山会長)

コミュニティバスの基本方針について説明を行ったが、質問、意見等を頂きたい。

(酒谷委員)

まず資料の 6 ページについて、現在の運行本数、ルートを基本的に維持する一方で利便性を向上させたいということであるが、やや無理があると思われる。やはり運行本数や運行ルートにしてもある程度は変えるという前提がないと利便性の向上は難しいと思われる。また、ルート上のバス停は全て経由するというものも、今の話と関連するが、ルート変更ができないと難しいのではないかとと思われる。

資料の 8 ページにロッキー志賀の郷店、どんたく、志賀クリニックに停車とあるが、おそらくロッキーやどんたくの利用者が多いため、これらの施設での停車を求める声が上がったものと思われる。その上でロッキーやどんたくに停車するということになる、ロッキーとどんたくの利用者ばかりが増加し、他の施設に影響が出ることも考えられるので、調整が必要になると思われる。また、現在能登ロイヤルホテルやいこいの村といった施設には停車しているが、これらの施設からは協力金を頂いているので、ロッキーやどんたくでもこのような対応が必要になると思われる。

(事務局)

詳細については 4 月中に事業者とも協議を重ね、実際に計画案で運行が可能かも含めて詳細を協議していきたいと考えている。その協議で、ルートの変更等も含めて考える必要があると考えている。また、買い物施設であるロッキーやどんたくなどは、アンケート調査の結果からも町民のニーズがかなり高い施設であり、民間の施設ではあるが、商工会とも詳細を詰めていきたいと考えている。

(櫻井委員)

資料の 8 ページにおいて高浜バスターミナルを拠点にするとしているが、高浜地区の住民は路線バスについては利用していると思うが、コミュニティバスに関しては志賀の郷方面くらいにしか利用はないのではないかと感じている。

(高山会長)

具体的な路線やダイヤをどうするかについてはこの後、イメージだけではあるが、事務局より説明を行うので、その際にまたご意見を頂ければと思う。

(稲岡委員)

基本方針として、現状を維持した上で利便性の向上というのは無理があると思われる。また、実際にコミュニティバスに乗ってみるとバス停が多過ぎると感じられる。また、スクールバスについては小学生が対象だと思われるが、この協議会ではスクールバスは検討の対象になっているのか。

(山本委員)

学校の現況について、複数の小学校が志賀小学校に統合されたので、小学校については遠距離の児童については全てスクールバスで対応、志賀中学校の生徒については路線バス

の定期券の購入に対する補助を行っている。一方、富来地域については、小学校、中学校合わせて、遠距離の生徒はスクールバスで対応している。従って富来地域の小中学生は、基本的に路線バスには乗っていない。

(稲岡委員)

コミュニティバスの基本方針でスクールバスについて言及されていない。スクールバスは現状のままで、仮にコミュニティバス、路線バス等の改編によって利便性が向上し、例えば便数が増加した場合でも、そこにスクールバスの利用者を組み込むという方針ではないということか。

(事務局)

スクールバスも検討材料にはあるが、スクールバスが運行している地域に関しては、コミュニティバスをスクールバスの代替として運行することは難しいと考えている。

(稲岡委員)

それでは、今回の改編案にスクールバスは組み込まないということか。

(事務局)

一部は組み込まれるが、基本的には組み込まない。

(5) コミュニティバス各路線の改編イメージ検討

<事務局より説明>

(資料 V. コミュニティバス各路線の改編イメージ検討)

(高山会長)

コミュニティバス各路線の改編イメージについて、質問、意見等を頂きたい。

(櫻井委員)

資料 43 ページの実験概要について、どのようにして町民に周知するつもりか。

(事務局)

平成 30 年 10 月から実験を開始するので、その前には町民に周知しなければならない。特に対象となる路線の沿線地域については区長を含め、住民に周知できるよう徹底していきたいと考えている。

(櫻井委員)

そうであれば最も大切なことは住民にとっての分かりやすさであり、あまり細かく書き過ぎて住民は理解できないと思われるので、よろしくお願ひしたい。

(酒谷委員)

コミュニティバスの志加浦線と加茂循環線について現行は1台で運行しているが、路線バスの代替運行が加わるということであれば、各路線で各々1台ずつ車両が運行するということか。

また土田東回り線と土田西回り線について、非常に複雑ではあるが、これはあくまで現時点の考え方という認識でよいか。

(事務局)

あくまでイメージであり、今後事業者も交えて実際に運行が可能なのかも含め、詳細を詰めていきたいと考えている。この案の主旨としては、現状の1路線1便というのではなく、経費削減ということも踏まえながら、この3路線を2台のバスで運行できないかということである。

(戸坂委員)

第1回の協議会で、旧町同士の移動に関して検討を依頼したが、全く検討されていない。資料の9ページに「路線ごとの改編の方針を設定する」と記載し、「検討の結果により内容が変更になる場合もあり、その場合は次回協議会で再度協議していただきたい。」とある。第1回の協議会の際に協議していただくという返事をいただいたが、検討もなしにこのような資料を出してきた。今、路線バスの志加浦線を町のバスで代替運行すると記載している。路線バスと重複する場所をコミュニティバスが運行するのは難しいかと思ったが、そこが廃止になるという時に、なぜ富来地域と志賀地域を結ぶことができないのか、明確に答えていただきたい。

(事務局)

資料6ページで、「路線バスと連携し、富来バスターミナルと高浜バスターミナル間の移動の利便性向上策を検討中」と記載している。富来・高浜間の路線バスが1日15往復運行しており、学生の通学の足であるということも重要であり、志賀町だけではなく、羽咋市、金沢市へ出るための最も大切な路線でもある。また、この路線バスに対する事業者負担分を町で補助しなければならないということもあり、富来線に対して移動の利便性の向上を検討していかなければならないと考えている。

(戸坂委員)

今の説明では理解ができない。明確な答えではなく、何か逃げているような答えしか返ってこない。第1回目目の協議会の時に検討すると回答しながら、それを全く考慮せずにここまできている。ただ発言させるだけの協議会であれば何も言えなくなってしまう。既に出来上がったものがあり、それを認めるだけの協議会であれば、あまり意味のない協議会になってしまうと思われる。検討すると言ったのであれば、検討してもらいたい。

(事務局)

検討という部分に関しては、それが可能かどうかも含めて議論する。路線バスの富来から高浜までの料金が720円であり、その一部を補助することが可能かどうかも含めて検討する。運賃の補助によってバスの利用を促進し、バス路線を維持していく。逆に富来から高浜までコミュニティバスを走らせてしまうと、さらに路線バスの利用者が減少してしまう。現在も1日15往復運行し、金沢市まで行く便もあるので、それらを活用するため、どうやって乗ってもらうか、どうやってコミュニティバスに接続するかということを検討し、富来と高浜の各々のバスターミナルが核となるようにしたいと考えている。

(戸坂委員)

今は事務局で答弁をしているが、これは協議会において皆で協議すべきであり、事務局が方向性を見つけて答えを出すべき問題ではないと思われる。志賀地域から富来地域へバスに乗って行く人は少なく、一方富来地域からは役場が志賀地域にあるため、書類等を取りに行きたい人はいると思われる。路線バスの志加浦線が廃止されるという中で、そちらの方も少し検討できなかつたということ、事務局が全て答えるのではなく、少し皆で相談してもよいのではないか。

(高山会長)

路線バスが運行している場合、基本的にそこに競合するようなコミュニティバスを走らせることはできない。

(戸坂委員)

今会長が言われたのは国道の運行のことだと思われるが、私が申し上げているのはその路線のことではない。今まで北鉄能登バスが運行していた志加浦線が廃止されるということで、町のコミュニティバスが福浦まで延伸されるのであれば、もう少し延伸して富来病院等、富来地域の各施設と連携してもらった方が利便性は高まると思われる。

(松田委員)

現状、路線バスの志加浦線は高浜を出て福浦まで運行しており、富来方面には抜けていない。今、高浜から富来に行く場合には富来線を使ってもらうしかないが、元々富来と志賀町というのは別の自治体であり、路線としては幹線に当たるところなので、どうしても羽咋市、富来、志賀町を結ぶという性質があり、長距離を結ぶことになっている。従って、志加浦の方面から富来方面に行くことができれば便利かもしれないが、自治体の間の広域な移動を行うためにも富来線を重要視してもらいたい。

(松村委員)

先ほど富来から高浜への移動はあるが、高浜から富来に向かう人は少ないという話が出

たが、富来の活性化センターに志賀町役場の重要な部署を移転し、そこに行かなければ手続きができないというようになれば、高浜から富来へ移動する人が増えると思われる。

(稲岡委員)

改編案について、本日の協議会には区長会会長も来られているが、志賀町の16地区の区長が集まって協議を行うということは考えられないのか。

(高山会長)

今はあくまでイメージ案ということであるが、これを今後具体的に詰めていくためには、地元の意見を徴収しなければ難しいと思われる。これはその意見の徴収方法の提案である。

(事務局)

この協議会の内容については毎回広報しかに掲載しているが、最終的に決めるのは来年度末になり、そこから半年かけて実証実験に移る。従って、決めた段階において区長会等に周知徹底せよという意見があれば、そうすべきかと思う。それを、どこまで進んだ段階で行うかについても、議論しながら進めていきたいと考えている。

(稲岡委員)

周知ということではなくて、どのようにして各地区の町民から意見を徴収するのかを言っている。今日提示された案は事務局で考えた案だと思うので、もっとこうした方がよい、このバス停は不要である、といった細かい意見を徴収する必要があると思われる。

(事務局)

事務局にて検討する。先ほどの稲岡委員の意見のように、バス停が多過ぎるために目的地まで時間がかかり過ぎるということもあるので、このバス停は不要であるといった意見や、バス停の利用者数を示しながら、それならばこのバス停を減らしてスムーズな運行ができるのではないか、という議論が様々なところで出てくるとと思われる。

(高山会長)

志賀町を走っているコミュニティバスや路線バスにおいて、フリー乗降区間はないのか。

(松田委員)

以前から警察とも相談の上、危険性のない場所においてフリー乗降区間を導入している。

(高山会長)

ある程度フリー乗降にすれば利用者の利便性は高くなり、基本的にどこでもバス停という位置付けなので、バス停の数の問題はなくなると思う。

(大正路委員)

事務局案については、きれいにまとめられていると思う。人口減少が進行するなかで、住みやすい志賀町ということを考え、平成31年10月から実際に動き始めるということで5年後、10年後を見据えた計画になっていると思われる。現在80歳くらいの人は男女ともに大抵免許証を保有していると思われるが、この計画が10年後にどうなっているのかということも考えている。

資料41 ページで増穂線での予約制のりあいタクシーの運行実験について記載されているが、10年後を考えた場合にはこの方法がよいと思われる。利用する場合には前日までに事前に予約するというので、乗客がいない状態の運行をなくすことができると思われる。運行日の前日までに当日の運行状況が判明するので、必要な車両の手配もでき、無駄のない運行が可能になる。また、10時、11時、12時というように、高齢者にも分かりやすい時刻で運行してもらえれば、更に利便性は高まると思われる。

結論としては、この増穂線以外の路線でも予約制のりあい交通の運行実験を行ってほしいと思う。

(事務局)

今回の予約制のりあい交通の実証実験を増穂線に限定したのは、収支バランスという観点もある。どの路線でも予約制のりあい交通を導入すればよいというものではない。現在はコミュニティバス関係に限定して年間8,000万円の予算を計上しているが、限られた予算内で、いかにして交通空白地をなくしていくかというなかでの実証実験である。但し、増穂線での予約制のりあい交通の運行が10年間継続されるわけではない。あくまで今の計画は平成31年度から5年間をベースにした計画である。1年か2年ごとに見直しを行うので、今後も予約制のりあい交通を運行するかは分からない。もしも予約制のりあい交通の方がよいということになれば他の地区での導入も考えられるが、その可能性も含めて検討していきたいと考えている。

(稲岡委員)

第1回協議会で、コミュニティバスと運行ルートが重複するスクールバス路線が5路線あると報告された。しかし、先ほど今回の改編ではスクールバスの見直しは行わないとの説明があった。理由は何か。

(事務局)

現在のスクールバスにおいて、児童・生徒でバスの乗車定員に達しているということが理由である。ただ、見直しの段階において、スクールバスも視野に入れているので、将来的にスクールバスも見直し対象になることはあると思われる。

(高山会長)

現在運行しているスクールバスが、非常に効率的に運行しているということだと思われ

る。スクールバスに空きがあれば一般的には混乗という形で運行している地域もあり、また、路線バスに乗ってもらって全額定期補助を行うなど、その地域の特性に応じた手法があるが、今の話ではスクールバスで十分効率よく学生を運んでいると思われる。

(大正路委員)

スクールバスに一般の乗客が乗ることは可能なのか。

(事務局)

現状、スクールバスは生徒が利用するものと考えているが、今後、状況によってはスクールバスをコミュニティバスとして運行し、その際に児童・生徒以外の人も利用できるようになると考えられる。

(中川委員)

それぞれの地域にとって様々な思いがあるのかと思うが、全体の方向としては非常に前向きで路線も整理されてきており、便利になっていくものと思われるので、非常によい議論がなされたと思う。公共交通は10年くらい前から利用者数が伸びている傾向がはっきり見えてきているので、しっかりよい路線をつくっていけば利用者数は増加すると思うし、かなりの税金を使って運行している路線であるから、残していく以上は多くの人に利用してもらっているということが実績として残っている必要があると思う。

コンセプト全体を見ると、高浜と富来のバスターミナルを中心としてネットワークが組まれており、感覚としても分かりやすいと思われ、また、それぞれのバスターミナルを上手に中心的に利用しながら活用していけるとよいと思われる。もちろん、病院や買い物に行く方の他、観光の魅力もあると思われるので、外から来る人も含めて利用する目的は様々なと思われる。バスというものは通学も含めて様々な意味があると思う。まずは全体の方向としては非常によい方向に向かっていると思われる。

今日、私は富山からあいのかぜ富山鉄道、IR いしかわ鉄道、JRと乗り継ぎ、羽咋市からバスに乗って来た。公共交通は不便だと思っている人が多いかも知れないが、そのようなことはなく、私は便利なものだと思っている。二つのバスターミナルを中心としてコミュニティバスネットワークを上手く組み込んでいくことができれば、町内での移動はもちろん、町外から来る者に対しても便利なネットワークができていきそうだと感じている。

先ほどの議論で高浜と富来を結ぶ路線が非常に重要だという話があったが、この町はバスを中心として公共交通のネットワークが組まれているので、富来と高浜のバスターミナルを結ぶ路線を中心として、きれいなネットワークができると思われる。そして今後細かいダイヤを組んでいく際に、幹線である北鉄バスと緊密に連絡を取り合ってダイヤを組んでもらいたい。先ほど路線バスは富来と高浜間を1日15往復しているとのことだったが、15往復あればかなり便利なバス路線を構築できると思われるので、富来と高浜を結ぶ路線の利用は確保できると思われる。路線バスのダイヤを見ると、概ね1時間に1本運行しているようだが、概ね1時間に1本と、毎時1時間、同じ時刻に運行するパターンダイヤと

呼ばれるものでは大きな違いがあり、今、利用者数が増加している路線というのは確実にパターンダイヤ化されている路線である。パターンダイヤ化するにはダイヤ編成上難しいことも十分承知はしているが、是非そういう方向に向けて議論していただきたい。パターンダイヤ化すると、それぞれのバスターミナルでそれぞれのコミュニティバスと接続させやすくなるが、幹線路線がバラバラのダイヤであると、それに合わせた支線ダイヤをつくるのは極めて難しい。よいダイヤにしてもらいたい。

最後に一つだけ、町外から来たものとしてコメントしたい。本日は北鉄バスを利用して来たが、降車する際に「次は高浜です」と言われた。私は高浜バスターミナルで降りるつもりだったので、高浜と高浜バスターミナルは違うバス停なのかと思った。町内の人には当たり前のことかも知れないが、実はこういうことは非常に重要である。ネットワーク図等を見ても、高浜と高浜バスターミナルが同じバス停だということが分かればこのネットワークは非常に便利なものだということが一瞬で分かるのだが、名前が違っていると、ネットワークがどう繋がっているのかが分かり辛い。富来と高浜の両ターミナルを結ぶコンセプトははっきりしている。バス停名を変えるには手間も費用もかかるということは承知しているが、できればダイヤ改正までに高浜バスターミナルと富来バスターミナルという名前に統一すれば、バスネットワークがより分かりやすくなると思われる。バス停名の統一についても相談しつつ、検討してもらえればと思う。私はこの町のバスは有望な路線だと思っている。

もう一つだけ申し上げると、広い平野にバラバラに集落があるようなところは、よいバス路線をつくらうとしても難しいが、谷筋や海岸に集落が並んでいるようなところは比較的よいバス路線が作りやすい。志賀町は谷筋や海岸沿いに集落が並んでいるように思うので、バス路線としてはよい路線になると感じている。引き続き前向きな議論がなされていけばよいと思っており、大変期待している。

(大正路委員)

資料 41 ページについて、予約制のりあい交通の予約先について、区長のような身近な人に連絡できるような仕組みにしてもらいたいと思うが、どこに連絡するかということは決まっているのか。

(事務局)

運行事業者に直接連絡してもらおうことを考えており、それも含めて周知したい。

4. その他

(事務局)

事務局より 2 点説明する。

1 点目は、平成 30 年度第 1 回志賀町公共交通の協議会を平成 30 年の 5 月中に開催したいと考えている。また詳細については改めてご案内させて頂く。

2 点目は、来年度より協議会設置要綱第 6 条第 3 項の地域の代表者として、志賀町女性

団体協議会より1名の委員を選出させて頂きたく、志賀町女性団体協議会に連絡している。志賀町女性団体協議会では独自事業として、コミュニティバスの活性化策を検討したり、公共交通のさらなる活性化に資する様々な意見をもっているため、その点に期待したいと考えている。

(戸坂委員)

志賀町女性団体協議会には志賀地域の7団体が加盟しており、一方富来地域の団体は加盟していない。志賀町女性団体協議会から出される意見について、富来地域の声が反映されない可能性があると思われる。

(高山会長)

委員の人数に関しては規定上特に制限はないので、戸坂委員の意見を踏まえ、委員を追加ができるようであれば、志賀地域と富来地域のそれぞれの地域の代表者に集まってもらうことも一つの案だと思われるので、検討いただきたい。

他に意見がないようなので、協議事項の協議は全て終了とする。本日は皆様のご協力により非常に活発に様々な意見が出されたと思う。事務局も本日出された意見を整理して、次回の協議会に臨んで頂きたいと思う。

(事務局)

これをもちまして第3回志賀町地域公共交通活性化協議会を閉会させて頂きます。長時間ありがとうございました。今後ともよろしくお願ひ致します。

以上